# 山梨県環境影響評価等技術審議会議事録概要

日時：令和8年10月6日（火）13：30～17：30
場所：恩賜林記念館2階大会議室

会議出席者：
＜出席委員＞
坂本委員、石井委員、岩田委員、北原委員、後藤委員、小林（富）委員
佐藤委員、芹澤委員、高木委員、田中委員、湯本委員

＜事業者＞

| | |
|---|---|
| 国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所 | 石井保全対策官 |
| 大日本ダイヤコンサルタント株式会社 | 小田氏他1名 |
| 株式会社建設環境研究所 | 河野氏 |
| 株式会社長大 | 宮澤氏他1名 |
| ※事業者の希望により発言者以外は出席者数のみ掲載 | |
| 県都市計画課 | 細川都市企画監 |
| | 直井課長補佐 |
| | 早川副主幹 |
| 県高速道路推進課 | 細田課長 |
| | 在原課長補佐 |
| | 外川課長補佐 |
| | 遠藤副主幹 |

＜事務局＞
山梨県　森林環境部　大気水質保全課
野中参事・課長、佐野総括課長補佐、土橋主幹、有泉課長補佐
芦沢副主査、深沢主任

1　開 会

2　議 事

議題 （仮称）韮崎都市計画道路1･4･1号双葉･韮崎･清里幹線 準備書について

3　その他

4　閉 会

（配布資料）

次第･座席表
山梨県環境影響評価等技術審議会委員名簿
資料1 事業概要と準備書手続について
事業者説明資料1 「中部横断自動車道（長坂～八千穂）」準備書に係る意見整理表
事業者説明資料2 委員意見に対する補足説明資料
事業者説明資料3 【別冊1】意見№27 に対する補足説明資料
事業者説明資料4 【別冊2】意見№29 に対する補足説明資料
事業者説明資料5 「中部横断自動車道（長坂～八千穂）」準備書に係る意見整理表（非公開資料）
事業者説明資料6 委員意見に対する非公開補足説明資料
事業者説明資料7 【別冊3】意見№26 に対する非公開補足説明資料
事業者説明資料8 準備書に対する一般意見及び見解の概要説明資料
事業者説明資料9 （仮称）韮崎都市計画道路1･4･1号双葉･韮崎･清里幹線環境影響評価準備書に対する意見に係る都市計画決定権者の見解
1. 一般意見募集の概要
事業者説明資料10 2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

1 開会

（事務局　野中参事・課長）
　本日はお忙しいところ、山梨県環境影響評価等技術審議会に御出席いただきましてありがとうございます。森林環境部参事の野中でございます。本日は、中部横断自動車道長坂～八千穂間事業について、第 2 回目の審議会でございます。5 月の審議会で委員の皆様からいただいた意見や質問に関して、事業（予定）者から説明をいただくこととなっております。
　一方、本年 2 月から 3 月に行われた準備書の公告・縦覧に伴い、住民の皆様から提出された意見と事業者見解（正しくは、都市計画決定権者の見解）について、9 月 30 日に県へ送付されております。これを受け、10 月 1 日から公告・縦覧を開始したところでございます。本日は、住民の方の意見と事業者見解（正しくは、都市計画決定権者の見解）の内容についても、事業（予定）者から説明をいただく予定としております。
　今後の手続きにつきましては、11 月に公聴会を予定しております。この審議会での意見をはじめ、関係自治体の意見、公聴会での意見、準備書に対して提出された住民意見などを踏まえ、来年 1 月末に知事意見を提出することとなります。環境影響評価手続においては、準備書に対する知事意見が最も重要な段階となりますので、ここからの約 120 日間、委員の皆様には引き続き御協力をお願いしたいと思います。
　本日は限られた時間ではございますが、御審議のほどよろしくお願いいたします。

（司会　佐野総括課長補佐）
　続きまして、審議会の成立について御報告いたします。本日の出席状況については、15 名の委員のうち、会場出席 8 名、Web 参加 3 名の計 11 名の出席をいただいておりますので、条例第 47 条第 11 項の規定に基づき、本審議会が成立していることを御報告いたします。
　ここで配布資料の確認をお願いいたします。事前にメール又は郵送にて送付しております資料は 13 種類ございます。
　まず、次第、座席表、審議会委員名簿。
　次に、資料 1「事業概要と準備書手続について」。
　事業（予定）者説明資料として、
　1. 中部横断自動車道長坂～八千穂間準備書に係る意見整理表
　2. 委員意見に対する補足説明資料

3. 別冊 1（意見 No.27 に対する補足説明資料）
4. 別冊 2（意見 No.29 に対する補足説明資料）

があります。

5 から 7 については非公開資料となります。

5. 中部横断自動車道長坂～八千穂間準備書に係る意見整理表（非公開）
6. 委員意見に対する非公開補足説明資料
7. 別冊 3（意見 No.26 に対する非公開補足説明資料）

続いて、

8. 準備書に対する一般意見及び見解の概要説明資料
9. （仮称）韮崎都市計画道路 1・4・1 号双葉・韮崎・清里幹線環境影響評価準備書に対する一般意見募集の概要
10. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

以上になります。不足等がございましたら事務局までお申し出ください。配布資料はよろしいでしょうか。

傍聴人の皆様に申し上げます。受付時に配布いたしました傍聴券記載の傍聴心得を御確認の上、傍聴をお願いいたします。また、公開部分の審議については、傍聴者による撮影及び録音が認められておりますので御承知おきください。

なお、事務局においても議事録作成のため、審議中に写真撮影を行う場合がありますので、併せて御了承ください。

今回の会議は対面と Web による参加を併用して開催しております。議事録作成のため、会議内容は録音させていただきます。委員の皆様におかれましては、御発言の際は必ずマイクを使用し、お名前をおっしゃってから御発言いただきますようお願いいたします。また、長時間の会議となることが予想されますので、簡潔な質疑応答に御協力をお願いいたします。

それでは、次第に従い議事に入らせていただきます。本審議会の議長は、条例第 47 条第 10 項により会長が当たることと定められておりますので、坂本会長に議事進行をお願いしたいと思います。坂本会長、よろしくお願いいたします。

## 2 議事

（坂本会長）

それでは議事を進めたいと思います。案件の審議に入る前に、本審議会の運営方法について確認いたします。

本審議会では、制度の趣旨である公平性・透明性を確保するため、審議その

ものについても広く公開することが必要であるとの考えから、動植物の希少種や個人情報に関わる部分を除き、原則として公開で審議を行っております。また、議事録についても発言者名を含めて公開することとしております。一方で、希少動植物の保護の観点から、一部の審議については非公開で行います。該当部分の審議の際には、報道関係者及び傍聴人の皆様には一旦退室をお願いいたしますので、御協力をお願いいたします。

本日の議題は、「都市計画道路 1・4・1 号双葉・韮崎・清里幹線（中部横断自動車道長坂～八千穂間）準備書」に関するものです。

事務局から経緯等の説明を受けた後、事業（予定）者から準備書の内容について説明していただきます。審議は公開部分と非公開部分に分けて行います。長時間になりますが、よろしくお願いいたします。それではまず、事務局から説明をお願いします。

（事務局　有泉課長補佐）

大気水質保全課課長補佐の有泉でございます。

資料 1「事業概要と準備書手続について」に基づき説明いたします。表面につきましては前回と同じ内容ですので、省略させていただきます。裏面を御覧ください。

本件に関するスケジュールですが、9 月 30 日に都市計画決定権者から住民意見の概要書及びそれに対する見解書を受領し、翌 10 月 1 日に公告及び縦覧を開始いたしました。また、10 月 2 日に関係市長へ意見照会を行いました。さらに、11 月 7 日及び 8 日に公聴会を開催する予定としており、10 月 22 日を締め切りとして現在、公述人の募集を行っております。本事業につきましては、全体で 4 回の審議会を予定しており、令和 9 年 1 月 28 日までに知事意見を提出することとなっております。

今後の進め方ですが、本日の審議会終了後、審議会意見、住民意見、公聴会意見及び関係市長意見を取りまとめます。それらを整理し、知事意見の骨子を作成した上で、次回審議会に提示する予定です。その後、審議会意見を踏まえて知事意見の素案を作成し、庁内調整を行ったうえで、期限までに知事意見を述べる予定としております。以上で資料 1 の説明を終わります。

（坂本会長）

補足しますと、本事業については平成 27 年に計画段階評価が行われ、その後、令和元年に方法書について審議を行いました。その結果を受けて事業（予定）者が調査を実施し、今回準備書が作成されたという経緯になります。

本日は、その準備書について審議を行います。それでは事業（予定）者から説明をお願いします。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）

それでは、甲府河川国道事務所より説明させていただきます。先ほど資料の説明がありましたが、まず事業（予定）者説明資料 1 から 4 を用いて説明させていただきます。説明資料 1 は、A3 横版の「中部横断自動車道長坂～八千穂間準備書に係る意見整理表」です。前回審議会でいただいた委員の皆様からの御意見と、それに対する事業（予定）者の回答を整理した資料になります。回答の中には文章だけでは分かりにくい部分もありますので、説明資料 2 から 4 を用いて補足説明を行います。それでは、意見整理表の No.1 から順次説明いたします。

まず No.1 です。御意見の趣旨としては、清里エリア全体を対象とした環境シミュレーションが必要ではないかということ。また、目的地へ到達するまでの景観も重要であるという御意見でした。それに対する事業（予定）者の回答ですが、景観については主要な眺望点及び身近な眺望点、地域の人々が日常的に利用している場所などからの景観についても、地域の景観特性として把握しております。把握方法としては、既存文献の確認、景観資源管理者や関係自治体へのヒアリング、現地踏査を実施し、その結果を踏まえて調査地点を選定しております。事業実施区域が通過するエリア全体の景観を踏まえて評価しているという認識です。また、今後の事業実施段階では、道路構造や橋梁形式、デザインなどについて関係機関と調整し、周辺景観との調和を図る検討を行ってまいります。

続いて No.3 について説明いたします。御意見の趣旨は、可視領域図から何を読み取るのかが示されていないこと、また、主体と対象場の関係が十分に示されていないこと、さらに、もう少し近い場所でも見える地点があるのではないかというものでした。

まず、可視領域図ですが、方法書段階でいただいた御意見を踏まえて作成しております。図面上の薄い緑色の部分が道路の見える範囲を示しております。事業実施区域から 3km の範囲を対象として可視領域図を作成しております。その上で、主要な眺望点、身近な眺望点、景観資源との視覚的な関係や対象道路の位置を踏まえ、主要な景観変化が想定される地点を 30 地点選定しております。この可視領域図は、それらの地点で計画路線の見え方を確認した結果を視覚的に示した図面になります。

調査地点については、地域を代表する地点として選定しているため、予測地点についても調査地点と統一しております。また、景観への影響については、視

認性や景観の切断の有無など、技術手法に示される視覚的指標を参考に評価しております。具体的な見え方やスケール感などについては、今後の事業実施段階においてさらに詳細な検討を行う予定です。
続いて No.4 です。御意見の趣旨は、1 点目が八ヶ岳高原大橋から計画ルートが見えるのではないかということ。2 点目が花の森公園のケーブルカー利用者の眺望への影響を確認すべきではないかということ。3 点目が海岸寺及びその周辺から見えるかどうか確認すべきではないかということでした。
補足説明資料 1 の 1 ページを御覧ください。まず八ヶ岳高原大橋ですが、橋上から計画ルート方向を確認したところ、周辺が山に囲まれており、意識的に見ようとしない限り計画ルートは視認できない状況であると認識しております。
続いて花の森公園ですが、山頂部は樹木に囲まれており、公園内から計画ルートが見える状況ではありません。また、山頂駅展望台からも確認しましたが、計画ルートは視認できませんでした。さらに海岸寺についてですが、周辺を樹木が囲っているため、境内から計画ルートはほとんど見えません。一部歩道から見える場所はありますが、意識して見ない限り確認できない程度と認識しております。また、海岸寺へ向かうアプローチ道路についても、山林の中を通るため、計画ルートが視認できる状況ではありませんでした。
さらに、眺望点へ向かうアプローチ道路からの見え方についても確認すべきではないかという御意見がありましたが、その内容については資料としてお示ししております。一方で、道路事業は対象区域が広範囲に及ぶため、全ての地点における見え方を整理することは困難です。そのため、主要な眺望点及び身近な眺望点、景観資源との視覚的関係を踏まえ、広域性を有する眺望点を選定しております。
続いて No.5 です。御意見の趣旨は、「実行可能な範囲」という表現について誰が判断するのか、また上下線を分離することで土地改変を小さくできるのではないか、その点を検討しているのかというものでした。
まず 1 点目についてですが、環境影響評価法に基づく基本的事項において、事業者が見解を明らかにすることと定められております。したがって、実行可能かどうかについては事業者（都市計画アセスにおいては都市計画決定権者）が判断することになります。
次に上下線分離についてですが、補足説明資料を御覧ください。図面上で赤い線が二股に分かれている部分がありますが、ここが上下線分離区間です。この区間については、土地改変を極力少なくすることを目的として上下線分離構造としております。次のページについても同様で、土地改変量を抑えるための工夫として上下線分離を採用しております。

続いて No.7 について説明いたします。

（田中委員）
続けて説明されますか。発言者ごとに区切っていただいた方がよいと思います。質問した側も、一度に説明されると内容を整理するのが難しいので、ある程度の区切りで議論した方がよいと思います。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
最後まで説明させていただこうと思います。

（田中委員）
そうですよね。ただ、質問した側としては、一旦ここで区切っていただけるとありがたいです。

（坂本会長）
事業者の方がよろしければ、ここまでで一度区切りましょうか。石井委員、今の説明について何かありますか。

（石井委員）
一生懸命説明していただいているのは分かるのですけれど、正直なところ、あまり意味がないかなという感じがしています。
はっきり言うと、私が指摘したことをちゃんと検討していくと、実は影響が大きいということが分かってしまうので、それを避けているようにも見えてしまいます。
まず No.1 ですけれど、これだと一部分だけ切り取った評価になっているような気がします。
本来は、このエリア全体の環境についてシミュレーションしていただきたいと言っているのであって、景観だけを対象に評価してくださいと言っているわけではありません。
環境全体として、トータルでどう評価するのかを考えていただきたいということです。
景観というのは環境が表れる一つの要素なので、そのほかの事項も含めて考えていただきたいという意味です。
それから No.4 について、フォトモンタージュを作っていただきましたけれども、まず実際にどう見えるのかをきちんと示して説明していただかないといけな

いと思います。
　「見方によっては見える」という説明だけでは説明になっていません。まずこう見えます、その上で、それに対してはこういうふうに感じるだろうというような、段階を追った説明をしていただかないと分かりません。
　これは前から何回も言っていますけれども、我々は専門家なので、ある程度イメージできますし理解もできますが、最終的には地域住民の方や一般の方が納得できる資料でなければいけないと思います。言葉だけで説明されても、なかなか一般の方には伝わりません。
　それから、道の駅にあるケーブルカーから本当に見えないのかという点についても、もう一回確認していただきたいと思います。
　さらに No.5 ですけれども、他事業との関係があるという説明でしたけれども、それであればなおさら、なぜこの計画が合理的なのかということを事業（予定）者として丁寧に説明する必要があると思います。
　上下線分離の図面も示していただきましたけれども、分離している箇所を見ると、改変規模がかなり大きいように見えます。
　本来、上下線分離というのは土地改変面積や盛土量を減らすためにやるものだと思うのですけれど、その効果がよく分かりません。もし上下線分離の合理性を説明するのであれば、「上下線を分離した結果、土地改変面積がこれだけ減りました」というような説明が必要だと思います。
　単に「ここで分離しています」というだけでは、合理性の説明にはなっていないと思います。
　それと、今回の説明も含めて全体的に感じることなのですけれども、「指針どおりにやっていますので問題ありません」という説明が非常に多いと思います。指針どおりにやっていればそれでよいのであれば、この審議会自体いらなくなってしまいます。
　我々は何のためにここで議論しているのでしょうか。「指針どおりにやっていますから問題ありません」という回答だけでは、議論にならないと思います。少なくとも私が関係している部分については、もう一回考え直していただきたいという意見です。

（坂本会長）
　要するに、次回までの宿題ということですね。
　私のような専門外の立場から聞いていても、景観に関することであれば、「地図上ではここから見える」「実際にはこう見える」という説明が、もう少しあってもよいのかなと思います。

そのほかの点についても、石井委員の御意見を参考にして、次回はもう少し分かりやすい資料になるようお願いしたいと思います。
事業（予定）者の方、今の意見について何かございますか。今すぐ回答できなければ、持ち帰っていただいても構いません。いずれにしても、次回の資料で対応をお願いしたいと思います。

（石井委員）
それと、現地視察のときにお願いした件なのですけれども、佐久往還について調べてくださいと申し上げました。その件についても対応していただけましたか。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
はい。佐久往還については、後日持ち帰って位置関係等を確認いたしました。現在の国道 141 号そのものが、佐久往還となっていることを確認させていただきました。

（石井委員）
古道で調べたのですか。

（大日本ダイヤコンサルタント（株）小田）
古道で調べております。

（石井委員）
私も事前に少し調べたのですけれども、佐久往還については歴史的なイベントなども行われているようです。そうした利用実態も含めて、本事業が影響を与えないのかどうか、きちんと調べた上で結果を示していただきたいと思います。

（坂本会長）
今の点については調査できますよね。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
はい。

（坂本会長）
よろしくお願いします。
また、事業（予定）者の方も意見の趣旨が分からない場合は、「こういう理解でよいですか」と確認していただいて構いません。大丈夫でしょうか。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
　現在の資料では、フォトモンタージュを用いて実際の見え方について整理しております。その点については、本編の中でもまとめております。

（坂本会長）
　そのこと自体は分かっています。石井委員、どうぞ。

（石井委員）
　これも前に言いましたけれども、例えばこの間の現地視察のときに、インターができるという説明があった少し手前のところで、農作物売り場みたいなところに止まって、あちらの方向に（仮称）高根 IC ができるのですよという説明がありましたよね。
　後から話を聞くと、あそこからその方向を見たときに、左の方向から、今走ってきた道を横断する高架橋が見える場所があるというお話でした。でも、そのことについての説明は出てこないのですよね。
　僕はちらっと見えるだけかと思っていたのですけれども、話を聞くと、結構車も通っているし、そこからは高架橋が正面に見えているはずなのですが、その話は全然出てこない。
　地図上で見れば、どこで大きく見えるのかというのは、そんなに難しくなく分かると思うのです。
　この話が抜けているので、主要な眺望点というお話をされていますけれども、もっと単純に地図上で、ここで道路がクロスしていて、ここは多分非常に大きく見えるだろうという場所も評価してもらえばいいのではないかなと思います。

（坂本会長）
　趣旨が分からなければ聞き返していただいて構いません。

（石井委員）
　今の資料は、遠くからの眺望ばかりなのですよ。
　指針上は、主要な眺望点という考え方でよいのかもしれませんけれども、日常生活の中でインパクトがある場所はどこなのかということを考えていただきたいのです。地図を見れば、そういう場所は分かるはずで、もっといろいろなことができますよね、という話です。

（大日本ダイヤコンサルタント（株）小田）
　御質問の趣旨について確認したいのですが、何を成果としてお示しすればよ

いのでしょうか。現在は主要な眺望点からの道路の見え方をお示ししております。地図上でということであれば、都市計画図でも位置をお示ししております。

（石井委員）ちょっといいですか。

（大日本ダイヤコンサルタント（株）小田）
　最後まで言わせていただいてよろしいですか。

（石井委員）
　場所を探してくださいと言っているのです。地図上で示してくださいというのではありません。
　少し話を誤解されているのか、分かっていないのか分かりませんけれども、地図上で見れば、ここだったら大きく見えるという場所が見つかるはずなのです。そこのフォトモンタージュを作ってください、という話をしているのです。

（坂本会長）
　事業者の方、分かりましたか。

（大日本ダイヤコンサルタント（株）小田）
　最も大きく見える場所についてフォトモンタージュを作成するということであれば、例えばすぐ隣の側道から見れば最も大きく見えると思います。それを複数作る必要があるという御意見でしょうか。

（石井委員）
　先ほど申し上げたように、現地視察のときに、交通量の多い道路を横断する箇所が何か所もありましたよね。そういう場所を挙げて説明してください。
　側道は、それほど交通量が多くないと思うのです。一般の方が多く利用する場所です。
　それから、主要な眺望点や主要な活動拠点へ向かうアプローチ道路についても、重要な視点場だと思います。そういう場所を重要な地点として抽出していただきたい、ということです。

（坂本会長）
　分かりますでしょうか。私の感覚では、人が移動するようなところを一応想定して、そこでどこかよりよく見えそうなところを一応チェックする、みたいな感じかと思うのですけれども。分かりにくければ、またこちらで整理します。

（大日本ダイヤコンサルタント（株）小田）
　20 地点とか 30 地点といった規模を想定されているのでしょうか。

（石井委員）
　もし分からないのであれば、まず地図上に候補地点を示してください。
　それを見れば、「ここをチェックしたらどうですか」というような形で、こちらからも意見を出せますので。
　そういうやり方で進めていただければと思います。

（坂本会長）
　分かりましたか。
　車や人の通行が多い場所を対象として考えていただきたい、ということだと思います。
　公園など特定の地点だけではなくて、人が移動する経路も踏まえて検討していただきたい。
　その上でフォトモンタージュを作成していただいてもいいですし、どういう考え方で地点を選んだのか説明していただければ、こちらも議論しやすくなると思います。
　今日は時間もありませんので、一度持ち帰って検討していただいて、必要であれば石井委員に確認していただければと思います。
　事業（予定）者として検討可能でしょうか。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
　一度持ち帰らせていただき、改めて検討したいと思います。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
　続きまして、No.7 及び No.8 の御意見に対する回答を説明いたします。
　まず No.7 です。
　御意見の趣旨ですが、この膨大な資料は住民にとって非常に読みづらく、内容を理解することが難しいのではないかというものでした。
また、影響がある部分について重点的に説明し、影響の小さい部分とのメリハリを付けるなどの工夫が必要ではないかという御意見でした。
　次に、No.8 の御意見ですが、環境影響をどのように回避し、回避できないものをどのように最小化し、それでも残る影響にどう対応するのか、という流れを分かりやすく示すべきではないかという御意見でした。
　また、環境影響評価制度の目的は、環境影響を回避・低減し、やむを得ない

場合には代償措置を検討することで環境影響を未然防止することではないかという御意見もいただいております。
　No.7に対する回答として、準備書の「あらまし」を作成しております。
　まず表紙の目次で全体構成を示し、どのような内容の資料なのか分かりやすく整理しています。
　事業概要についても見開きページで整理し、環境影響評価の手続についても見開きで説明しています。
　さらに事業範囲や構造物の概要、調査内容などについても、できるだけ簡潔に整理しています。
　予測結果については、影響が大きいと想定される項目についてはできるだけ数値や図表を用いて示し、影響が比較的小さい項目については文章中心で説明するなど、分かりやすさの工夫を行っております。

（坂本会長）
　回答を少し待ってください。
　要するに、あらましを作っているということは分かるのですけれども、田中委員のお話はそういうことではなくて、「どこが問題で、どこに対策を講じたのか」ということを、全部ではなくポイントになるところをもう少し具体的に分かりやすく説明してほしい、ということなのだと思います。

（田中委員）
　今の説明に加えて、No.8 も併せて説明していただいて構いません。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
　No.8の回答をさせていただきます。補足説明資料3の P17 を御覧ください。
　例えば、動物についてですが、重要な影響があると考えられる項目について整理しております。
　まず影響が発生する可能性のある種を抽出し、その影響について予測を行っております。
　その上で、回避できる影響については回避措置を検討し、回避が困難なものについては低減措置を検討しております。
　それでもなお影響が残る場合については、代償措置を検討しております。
　例えば、ヤマネ、ハチクマ、ツミ、オオタカ、フクロウなどへの影響が想定される場合には、営巣期を避けた工事などによって影響を低減する措置を検討しております。

また、ルート変更については道路構造や設計条件上困難な場合もありますが、その場合には代償措置として代替営巣環境の創出などを検討しております。
以上が回答になります。

（坂本会長）
田中委員、いかがでしょうか。

（田中委員）
一番最後の文章はあくまでも、回避、最小化、代償というのは、この順序でどう検討されて、その結果があり、それをできるだけ定量的にも示してほしいというのは、後で出てきますが、ここでは影響がないということを言うことが、アセスの目的になっていますが、そうではないのですね。
アセスの対象になるため著しい影響はある事業です。どういう影響があるかをまず整理して、それに対してどういう解決策があるかを、事業（予定）者さんだけじゃなくて、市民、県民や我々審査員、みんなでいろいろ意見を出し合って考えるというのがアセスなのです。
先ほど事業者（都市計画アセスでは都市計画決定権者）が判断してやると言ってしまうと、アセスメントや住民参加なんて必要ないわけです。
これはまったくの間違いであり、いろんな意見が出てきた上で、こういうことをやったらいいのかなという提案をしていくという仕組みです。
現状では、影響がないということを言っているだけなので、影響があるものをもっとメリハリをつけてピックアップして、それに対してどういう対策をしようと考えているのか、その結果影響はどうなるのかということを書けばいい。
パンフレットは我々審議会でもらっていましたか。

（事務局野中参事・課長）
審議会としては受け取っていません。

（田中委員）
準備書は、物凄く分厚くて誰も読めないです。
ここに、準備書の要約書がありますが、この要約書も一般の市民の方は読めないです。
アセス文書は、誰に向かって作っているかといったら、市民に対して作っているものです。
今のパンフレットぐらいの中で、ちゃんとやられているかどうかっていうのは、

この審議会でも審議する必要があると思うのです。

（坂本会長）
　確認ですけれども、「あらまし」は審議会には出ていませんでしたよね。

（事務局　芦沢副主査）
　「あらまし」自体は、事業（予定）者の方で公表されていると思いますけれども、技術審議会には提出されておりません。

（田中委員）
　私は「あらまし」についても審議会で議論した方がいいと思うのです。
　準備書は非常に分厚いですし、細かい内容がたくさん書いてあって、審議会でも細かい話がたくさん出てきて時間がなくなってしまう。
　重要で深刻な点に絞って審議を行うべきです
　そうすれば、本当に重要な論点に絞った議論がしやすくなると思います。

（坂本会長）
　審議会としては、「あらまし」も確認した上で議論した方がよい、ということですね。

（事務局　野中参事・課長）
　事務局でも確認できておりませんので、事業（予定）者から提供いただいて、委員の皆様にも配付したいと思います。

（坂本会長）
　よろしくお願いします。
　事業（予定）者の方も、なぜこういう意見が出ているのか御理解いただけると思います。
　分厚い資料だけではなくて、「あらまし」を活用して重要な論点を共有した上で、詳細な議論を行った方がよいと思います。
　田中委員、それでよろしいでしょうか。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
　はい。8 番のお答えをさせていただきます。スライドでも映していますが、17 ページ目のところ、動物を例に御説明をいたします。
　17 ページの右側の表の一番上に動物という項目がございます。その動物の

項目のところに、白丸と黒丸が記してあり、そこに、ピンク色のハッチング、色付けをしています。ここで言う、資料の意味合いとしましては、動物においては、各環境影響評価項目について、このピンク色に色付けしているところの項目については、影響の程度が比較的大きかったものということで、位置付けをしています。

（田中委員）
　右に、①、②、③、④って書いて、最初の御回答ではまったく回答になっていません。
　①に対して①ダッシュとアンサーがあるのか。②に対して②ダッシュというように分かりやすく、御説明いただけますか。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
　はい。そうしましたら表の①の回答欄です。
　まず負の環境影響の種類と程度について動物だけを例にして御説明いたします。
　いろいろと工事施工ヤードの設置や、建設機械の稼働といった影響のときに比較的影響が大きいところで、1 番に記している、ヤマネ、ハチクマ、ツミ、オオタカ、フクロウについて、保全されない可能性があるという予測をしています。
　①の保全されない可能性があると予測している中で、回避できると判断する、悪影響とその方策について②に記しています。具体的には、建設機械の稼働に係る猛禽類への影響が予測されています。
　悪影響に対して、具体的な保全措置としては、工事工程の検討および段階的な工事の実施、タイミングをずらすことによって回避ができるものと考えています。
　③について、①の中で回避できないと判断した影響とその理由についてですが、こちらは「計画ルートの変更が困難である」という理由で回避できないと判断しています。
　④について、③の回避できないと判断した悪影響の中で、最小化できると判断した悪影響とその方策については、低騒音型建設機械を採用することによって、最小化できるとしています。
　⑤の③で回避できないと判断した悪影響の中で、④の最小化できないものに対しての悪影響とその理由についてですが、一部のオオタカとフクロウに係る影響がある理由は、「道路を設計する上での設計基準を遵守した結果、ルート回避することができなかったこと」が困難であるという理由になります。

そして最後、⑤の最小化できないと判断した悪影響を最後の手段として代償するための方策は、その代償措置として、代替営巣地の創出という結論を出しております。
これについては、道路環境影響評価技術手法あるいは事例集で、代償措置として例示されておりますので、代償措置として結論を付けております。
はい。回答の御説明は以上になります。

（坂本会長）
田中委員、いかがでしょうか。

（田中委員）
少なくとも、今御説明いただいたようなことを、まだ100％完全ではないのですけれども最初からそのような説明をしていただくことが良いと思います。前回御説明いただいたような、「何とかだから影響はない」とか、「影響は軽微である」とか、「回避した」とか、そういうことを延々とこの時間を使って説明するのとは、今の御説明はもう100％違います。
基本的に、どうでも良いことは説明しなくてよく、中でも本当に深刻なことについてその影響と対策をどう考えているのかということに絞って御説明してほしいのです。
なお、今の御説明でもまだ定量的な評価、表現ができていないので、これを本来は最初から定量的に表現していかなければいけない。
一番簡単なのは面積です。
守るべき生物種の良好な生息地の面積が、開発前はどれぐらいあって、それが開発によってどのぐらい縮小するのか、消失するのかという面積。
その上で、提案する環境保全措置を実施すると、結局面積は最後どうなるのかについて、シンプルな表と平面図で示すことです。
このようなハビタットの変化こそが、環境アセスメント報告書において、自然環境あるいは生物多様性分野の開示すべき核心の情報だと思います。
要約書とかパンフレットを作るのであれば、今申し上げた表と図はまずそこに載っていなければいけない。
今回のこんな分厚い報告書の中を探し回らなくても、結局のところどこにどれぐらいの悪影響があり、環境保全措置によってどれほど改善されるのかという情報が簡単に分かるような説明や情報開示をすることが重要です。
影響はない、ということを説明することが目的化すると、環境アセスメントの本質が何だかわからなくなってしまいます

環境アセスメントでは、まずどんな悪影響がどれだけあるのかを明らかにすることが大前提です。その上でそれに対して回避、最小化、代償の順序で検討した環境保全措置の内容とその効果を説明することです。

先ほどの石井先生の話でいうと、影響がない場所の写真の説明ではなく、影響がありそうなところを抽出して評価対象にしなければ意味がないのです。そういうところが、多分、環境アセスメントとは何のために行っているのか、についての考え方が違うのだと思います。

（坂本会長）

事業（予定）者としては影響が小さいことを示したい立場だと思いますが、それに対して意見を述べるのがこの審議会の役割です。

「影響はあるということをはっきりさせて、その上でこう対応する」という形で説明していただく方が分かりやすいのではないかと思います。

（田中委員）

例えば、市街地など開発されたところを通る道路であればともかく、今回は八ヶ岳山麓という非常に脆弱な生態系や貴重な生態系の中で事業を行うわけです。

これだけ大規模な事業を行えば、甚大な影響があることは当然だと思います。

環境アセスメントの対象事業は、最初から「影響がある」というところから出発しなければ、本来の環境アセスメントにはならないと思います。

甚大な影響があるからアセスを行うというその大前提を改めて考えていただきたいと思います。

（坂本会長）

事業（予定）者の方、今の御意見分かりましたかね。

事業（予定）者としては影響が小さいことを示したい立場だと思いますが、それに対して意見を述べるのがこの審議会の役割です。

「影響はあるが、こう対応する」という形で説明していただく方が分かりやすいのではないかと思います。

（田中委員）

私は御理解いただけたと思っています。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）

はい。御指摘いただいた趣旨については理解しました。

（坂本会長）
分かりました。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
　今後、どのような形で御意見に対応し、御提案していくかについては、本日頂いた御意見も踏まえながら検討してまいりたいと思います。

（坂本会長）
　ここの場の意見を参考にしていただければ、公聴会等の参考になると思いますので、今日のところは意見ということでお聞きください。
　公聴会は、県の人が対応するってことなので、事業（予定）者は県の人に十分説明しておいてください。
　※公聴会では、住民から意見を述べていただく場であり、事務局や事業（予定）者から説明はない。

　それでは時間もありますので、先に進みます。
　次は小林委員の御意見ですが、本日は御欠席ですので、説明は簡潔にお願いします。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
　No.9 の御意見に対する回答を説明いたします。
　御意見の趣旨ですが、排出ガス対策型建設機械の採用と作業方法の改善について記載されているが、具体的にどのような内容なのか示してほしいというものでした。
　それに対する回答です。
　まず、排出ガス対策型建設機械の採用については、国の基準に適合した排出ガス対策型建設機械の導入を想定しております。
　なお、参考値を超過した二酸化窒素については、排出ガス対策型建設機械を用いることによって参考値内に留まるという予測になっています。
　また、作業方法の改善については、工事用車両のアイドリングストップの徹底や、建設機械の同時稼働や高負荷運転を極力避けることなどを想定しております。
　以上です。

（坂本会長）

本日小林委員が欠席されていますので、後ほど事務局から内容を確認していただくということでよろしいですね。
それでは次に進みます。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
3 ページ目を御覧ください。
まず No.10 の御意見です。
建設機械の稼働による騒音について、住民の理解を得られるよう丁寧に対応してほしいという御意見でした。
これに対する回答です。
建設機械の稼働に伴う騒音については、事業実施段階においても住民の皆様へ丁寧に説明を行い、理解が得られるよう努めてまいります。
続いて No.11 です。
自動車走行騒音について、近接空間と背後地での効果の違いや、昼間と夜間で効果が異なる理由とその根拠を示してほしいという御意見でした。
これに対しては補足説明資料の 41 ページを御覧ください。
前回お示しした資料に、保全措置実施前の予測値を追加した資料となります。
これにより、保全措置前と保全措置後の対策効果として確認できるようにしております。
近接空間よりも背後地の効果が大きく見える部分についても、実際には差はそれほど大きくなく、近接空間・背後地ともに一定の低減効果が得られていると考えております。
続いて No.12 です。
遮音壁や環境保全措置を実施しない場合の予測結果も示してほしいという御意見でした。
これについても同じ資料において、保全措置前の予測結果を整理しております。
保全措置を実施しない場合は、その予測値がそのまま結果となるため、それを示したものになります。
続いて No.13 です。
騒音、低周波音、振動について、現況値、予測値、対策後予測値の 3 種類の値を示してほしいという御意見でした。
騒音については資料中で現況値、予測値、対策後予測値を示しております。
一方、低周波音については、調査手法上、現況測定は実施しておりません。

また予測結果については参考値を下回る見込みであるため、環境保全措置の対象としては整理しておりません。
続いて No.14 です。
目標を環境基準の達成だけに置くのではなく、現在の静穏な環境をどれだけ維持するのかという観点が必要ではないか、という御意見でした。
これに対する回答です。
環境基準は、人の健康の保護と生活環境の保全の観点から維持されることが望ましい基準として定められております。
そのため、環境影響評価においては環境基準との整合を確認しております。
なお、事業実施段階において問題が認められた場合は、関係機関や専門家の助言を受けながら適切に対応してまいります。
続いて No.15 です。
遮音壁を高くすればさらに効果が得られるのではないか、また、低騒音舗装等の採用も考えられるのではないか、という御意見でした。
これについては、遮音壁を高くするほど騒音低減効果は大きくなりますが、一方で景観や日照への影響も生じる可能性があります。
そのため、環境保全措置の具体的な内容については、事業実施段階において、保全対象の状況や技術指針等を踏まえながら検討してまいります。

（坂本会長）
それでは高木委員、No.15 までの内容について御意見をお願いします。

（高木委員）
10 番、11 番、12 番に関しては、訂正していただいた資料である程度理解できました。
ただ、13 番のところで、現況値、予測値、対策後予測値ということをお示しするという点についてです。
私が見落としていたのかもしれませんが、先ほどお示しいただいた資料では現況値が入っていなかったように思います。
これはあくまで高速道路が通った後の、保全措置前だとこんなに値が大きくなり、それに対して対策をするとこれだけ減るということであって、今どれだけ静穏な状況にあるのかということが、この表には示されていないように感じました。
当然、現況値についてはほかの資料を見ればあるのだと思いますけれども、それがないと、要するに住民の方が知りたいのは、現状、今すごく静かなところなのか、あるいは現状もそこそこ音があるところなのか、ということです。

高速道路ができたことによって、こんなにうるさくなってしまうのか、あるいはそんなに変わらないのか、ということが分かる。
さらに、問題になるようなところは対策をすることによって、このぐらいで収まりますよ、ということの理解ができるということです。
ですので、現況値に関しては、資料のどこかを見てくださいというのではなくて、一覧で見られるようにしていただかないと、なかなか理解が難しいということです。
僕は特に 13 番については、現況値、予測値、対策後予測値の3つの値をしっかり示してもらうことが一番大事ではないかと思っています。
そして、14 番の環境基準を目標値にするのではなく、ということに関しては、先ほどの御説明で、環境基準を満たしていれば問題ないという御説明だったと理解しております。
ここは考え方なのですけれども、例えば八ヶ岳山麓には、東京など都市部から静かな環境を求めて移り住まれている方が多くいらっしゃいます。
そういった方にとっては、「環境基準をクリアしているからいいでしょう」という話では少し違うのではないかな、と私は思っております。

（坂本会長）
事業（予定）者の方、回答はありますか。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
申し訳ありません。先ほど説明を省略してしまいました。
補足説明資料 46 ページを御覧ください。
こちらの表では、現況値、保全措置前予測値、保全措置後予測値を一覧で整理しております。
左から 4 列目に現況値、赤枠内に保全措置前予測値、保全措置後予測値を記載しております。
説明不足で申し訳ありませんでした。

（坂本会長）
グレーで着色されている部分はどういう意味ですか。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
環境基準を超過する予測値を示しております。
そのため、保全措置を行うことで環境基準を下回るようにしています。

（坂本会長）
　現況値との比較ではないということですね。

（高木委員）
　今のところで、少し確認させてください。
　この表の説明が必要です、という話だったのです。
　ちょっと今、各地点の状況をよく覚えていないので正確ではないかもしれませんけれども、例えばRY-3 大泉町西井出の1．2mの高さのところですが、現況値が66dBと書いてあって、高速道路ができたときにはそれが57とか56になる。
　つまり、高速道路ができると静かになるという結果になっているのです。
　そこがちょっとよく分からないのですけれども、すごく交通量の多い国道の影響を高速道路が遮音するような形になって、高速道路自身の騒音よりも遮音効果の方が大きくて、こういう結果になるという理解でよろしいのでしょうか。

（坂本会長）
　その点について説明をお願いします。

（株式会社長大　宮澤）
　現況値は、その地点に最も近い現況調査地点で実測した値です。
　一方、予測値は高速道路からの騒音だけを対象として予測しております。
　したがって、同じ地点で比較しているわけではありません。

（坂本会長）
　なぜ同じ地点で予測をしなかったのでしょうか。

（株式会社長大　宮澤）
　予測地点は、計画路線と周辺住宅との位置関係から、最も影響が大きいと想定される地点を設定しています。
　そのため、現況調査地点と予測地点が一致していない場合があります。

（坂本会長）
　つまり現況調査地点と予測地点は別の考え方で設定したということですね。

（株式会社長大　宮澤）
　はい。そのとおりです。

（大日本ダイヤコンサルタント株式会社　小田）
　補足いたします。
　予測地点は、計画路線と周囲の民家の状況から一番民家に影響が大きくなると考えられる断面を選定しています。
　一方で、現況調査地点は実際に測定が可能な場所で設定しております。
　そのため位置が一致しない場合があります。
　予測値は高速道路による騒音のみを対象としており、周辺の騒音等は加味しておりません。
　そのため、現況値より予測値の方が小さくなるケースがあります。

（坂本会長）
　予測値は道路のことしか考えてないように聞こえたのですけど、そういうことでしょうか。

（株式会社長大　宮澤）
　断面予測をしている地点については計画路線のみで予測しており、IC 周辺の現道が走っている箇所については現道の影響を加味した予測結果となります。

（坂本会長）
　趣旨は何となく分かりますが、一般的な感覚からすると少し分かりにくいですね。高木委員、いかがでしょうか。

（高木委員）
　おっしゃることは分かりました。
　ただ、先ほど指摘した、現況値 66 が高速道路開通後 57 に下がるっていうのは、御説明いただきましたがそんなことあるのかなという感覚になってしまいます。
　高速道路を開通した後に、現況値を調べることは、不可能になってしまいます。
　高速道路の位置もある程度分かってきた段階ですので、できれば騒音が現状で大きい地点で、高速道路からの騒音がプラスされる地点について、同じ地点での測定し、高速道路からの騒音を加味すると何 dB になり、対策すると何 dB になるのかを比較できるような整理方法の方がはるかに分かりやすいので検討していただきたいと思います。

（坂本会長）
　趣旨は伝わったと思いますので、事業者の方で御検討ください。できれば現況を測定した地点で予測ができると分かりやすいのだと思います。

（田中委員）
　環境アセスメントとしては、やはり現況、それから予測、それと対策後の評価は、同じ地点で比較しないと意味がないと思います。
　今の御説明だと、現況と予測が別の地点になっていますので、住民の方が影響を理解するのはなかなか難しいと思います。
　現況として、民家の周囲の騒音を含めた環境がどうなっているのか。それから、高速道路による悪影響として、一番影響が大きい場所がどこなのか。さらに、その騒音が近隣住民にどういう影響を与えるのか。そういうことを明らかにするためには両方の場所を調査する必要があると思います。
　いずれにしても騒音に関して、現況調査地点と予測評価地点が異なるというのであれば、環境アセスメントになっていないと思います。

（坂本会長）
　現況調査した地点の騒音に、高速道路の予測騒音を足し合わせるという考え方もあるかと思いますので、その辺りはまた検討していただければと思います。

（田中委員）
　現況と予測した場所というのは、どれくらい離れているのですか。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
　RY3でプロットした場所と赤い道路上の断面で100m くらいかと思います。

（田中委員）
　騒音ですから、100m 離れていればかなり状況が違います。環境アセスメントである以上、同じ断面でやるしかないと思います。

（坂本会長）
　御意見の趣旨は分かりましたか。
　事業（予定）者の方も、その点は御理解いただけたかと思います。

（高木委員）
　別のアセスの事業で、現況ですでに環境基準を上回っていた事例がありまし

た。
　そこに新たな施設を造ると、騒音がさらに増えるのか、それほど変わらないのかという話になるのですけれども、いずれにしても、もともと環境基準をオーバーしていたのです。
　これは事業者にとってはすごくやりにくくて、自分たちの責任じゃないのに、すでにオーバーしているということになります。
　今回でも、例えばRY3はすでにかなり騒音が大きくて、これに高速道路ができるとなると、もっと大きくなってしまう。
　ただ、これは高速道路の影響だけではなくて、もともとの道路の交通量が多いという話にもつながるのです。
　まずはそれを示していただいて、その上でどうしようかという話になるのだと思っています。
　少なくとも、現況で影響を受けている場所と、将来大きな影響を受ける場所とを同じ土俵で比較できるデータがあると、理解しやすいと思います。

（坂本会長）
　デシベル足し算含めて御検討いただくということで、ここは一旦区切りたいと思います。
　次は箕浦委員の御意見です。箕浦委員は本日欠席されていますので、簡潔に説明をお願いします。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
　次の質問、No.17 に対する回答になります。
　御意見の趣旨ですが、騒音に関しては住民への丁寧な対応をお願いしたいということ。
　また、現況騒音レベルを大きく変化させる場合にはどのような対応を行うのか説明が必要であるという御意見でした。さらに、地域全体として騒音影響をどのように捉えているのかという御意見もいただいております。
　それに対する回答ですが、事業実施段階において設計、用地、工事の各段階で説明会等を行い、住民への丁寧な対応を行ってまいります。
　また、環境基準を超過する場合には環境保全措置を検討しております。
　環境基準は、人の健康の保護及び生活環境の保全上維持されることが望ましい基準として定められておりますので、それとの整合を図ることとしております。
　さらに、事業実施段階において新たな環境影響が確認された場合には、関係機関や専門家の助言を受けながら適切に対応してまいります。

地域全体としての騒音影響については、地域を代表する地点や、特に影響が大きいと考えられる地点を対象に評価を実施しております。
以上です。

（坂本会長）
箕浦委員の部分については、事務局から箕浦委員に確認していただきたいと思います。
それでは先へ進んで、後藤委員の質問についてまとめて回答をお願いします。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
続きまして、No.18 から No.23 までの御意見に対する回答です。
まず No.18 です。
御意見の趣旨は、重金属を含む有害な土砂が発生する可能性があるにもかかわらず、その対応について準備書の工事全般に関する記載が見当たらないというものでした。
これに対する回答ですが、前回の審議会では準備書の記載箇所について誤った案内をしておりました。
正しくは、準備書第 3 章 3.4.4「環境保全への配慮事項」のうち、「工事計画に係る配慮事項」の「1）工事全般」の第 2 段落において、重金属を含む可能性のある土砂への対応として、土壌汚染対策法及び関連マニュアル等に基づいて対応を行うことを記載しております。
本来はこちらを御説明すべきところでしたが、前回は掲載箇所の案内を誤っておりました。
続いて No.19 です。
こちらも重金属を含む有害な土砂に関する御意見です。
廃棄物等の項目に重金属の記載がないが、どのような位置付けで評価しているのかという御意見でした。
これに対する回答ですが、同様に、土壌汚染対策法及び関連マニュアル等に基づいて適切に対応してまいります。
続いて No.20 です。
図面には盛土等の表現があるが、具体的な盛土の高さは何メートルなのかという御意見でした。
補足説明資料 49 ページを御覧ください。
オレンジ色の線が本線ルートで、緑色で着色されている部分が盛土区間とな

ります。
例えば、平面図の測点 No.2 付近については、左下に対応する断面図を掲載しております。
緑色の部分が盛土を示しております。
また、規模感が分かるように、高さ 1.5m 程度の自動車のイラストを配置しております。
続いて 51 ページを御覧ください。
こちらは切土区間を示しております。
斜めの線が現地盤線で、それより計画道路が低い位置にあるため、この区間は切土構造となります。
このような断面図によって、盛土及び切土の規模をお示ししております。
続いて No.21 です。
観測修正法による最適な施工方法の採用について、具体的な内容を示してほしいという御意見でした。
これに対する回答です。
観測修正法は、工事中の状況に応じて施工方法を修正していく環境保全措置であるため、現段階で具体的に何を行うかは決定しておりません。
一般的な事例としては、ボーリング調査、透水試験、地下水観測などの結果を踏まえ、薬液注入等の環境保全措置を実施するケースがあります。
また、モニタリング調査を継続しながら、その結果に応じて対策を修正していく事例もあります。
そのような考え方で対応してまいります。
続いて No.22 です。
速やかな転圧や法面整形、シートによる被覆等は当然のことであり、それに加えて何を行うのか具体的に示してほしいという御意見でした。
これに対する回答です。
水質に係る環境保全措置として、濁水処理施設の設置、速やかな転圧及び法面整形、シートによる被覆、降雨時の影響に配慮した施工を実施することにより、環境影響は事業（予定）者が実行可能な範囲内で回避又は低減されるものと評価しております。
基本的な措置ではありますが、こうした取組も重要な環境保全措置であると考えております。
最後に No.23 です。
御意見の趣旨は、中部横断自動車道の南部区間、いわゆる峡南地域の事例を踏まえ、環境影響評価の結果や事後調査結果を本事業へフィードバックして

ほしいというものでした。
　また、峡南地域において事後調査が実施されたのかという御質問もいただいております。
　これに対する回答です。
　中部横断自動車道南部区間では事後調査を実施しております。
　具体的には、植物の移植や猛禽類調査等を行っております。
　植物については 38 種を対象として移植を実施し、その後約 3 年間モニタリング調査を行っております。
　また、オオタカ、サシバ、ハチクマ等の猛禽類についても工事期間中のモニタリング調査を実施しております。
　さらに、環境保全措置として人工営巣木の設置等も実施しております。
　今回の事業においても、このような先行事例を参考としながら、得られた知見をフィードバックしていきたいと考えております。
　ここで一旦説明を終わります。

（坂本会長）
　後藤委員、今の御説明に対して御意見をお願いします。

（後藤委員）
　49 ページから 51 ページの断面図についてですけれども、せっかく作っていただいているので、縦横のスケールを示していただきたいと思います。
　車のイラストは入っているのですけれども、縦横比も違うと思いますので、スケールを示していただければ、より分かりやすいかなと思います。
　それから、以前も意見としてお伝えしたと思うのですけれども、この区間は民家の近くまで盛土が来る箇所や、切土になる箇所があります。
　断面図だけではなくて、平面図の中でも切土区間と盛土区間を分けて示していただくと、より分かりやすくなると思います。
　断面図を見ると、盛土や切土の規模感は分かるのですけれども、平面的に見たときに、集落の近くまでどの程度盛土が来るのか、あるいは切土と盛土の境がどこになるのか、といったことは少し分かりにくいように感じます。
　次に、フィードバックについてですけれども、御説明ありがとうございました。
　これまで、事後調査結果を活用するという観点があまり見えていなかったものですから、中部横断自動車道南部区間で実施した環境影響評価や事後調査の結果については、ぜひ取り入れていただきたいと思います。
　今回の事業は全く新しい事業ではありませんので、これまでの事例から得ら

れた知見は十分活用していただきたいと思います。
　それから、重金属についてですけれども、「法令やマニュアルに基づいて対応する」という御説明はありましたが、この地域特有の事情もあると思いますので、重金属の発生可能性や対応方法について、もう少し具体的に記載していただければと思いました。
　以上です。ありがとうございました。

（坂本会長）
　ありがとうございました。
　細かい内容については、今後さらに検討していただきたいと思います。

（事務局から説明を受けて）
　なるほど。次回の審議会に向けて事業（予定）者の方で資料を整理していただくということですね。
　私は、公聴会で事務局から説明があるのかと思っていましたが、そうではなく、公聴会は準備書について意見を述べたい方に意見を発表していただく場ということですね。
　それでは後藤委員の部分については以上としまして、次は小林委員の意見についてです。2 点ほどありますので、事業（予定）者の方から説明をお願いいたします。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
　それでは御説明させていただきます。
　No.24 の御意見に対する回答です。
　御意見の趣旨としては、前回の審議会で説明した専門家意見について、準備書に記載されている内容は、専門家から十分な助言を受けた結果とは言えないのではないか、というものでした。
　これに対する回答ですが、いただいた御意見を踏まえ、事業実施段階においても専門家等の助言をいただきながら、適切な環境保全措置を実施していきたいと考えております。
　続いて No.25 です。
　御意見の趣旨は、ハンノキ及びサクラソウについて、工事中及び供用後の監視体制に関するものです。
　誰がどのような体制で監視を行うのかが明確でないにもかかわらず、「不確実性は小さい」と評価しているのは適切ではない、という御意見でした。
　これに対する回答ですが、今後の事業実施段階において、事業者が専門家の

助言を受けながら、専門的知見を有する調査者が調査、すなわち監視を実施することとなるため、不確実性は小さいと評価しております。
以上です。

（坂本会長）
小林委員、今の 2 点についていかがでしょうか。

（小林（富）委員）
植物の小林です。
ここで言っていいかどうかあれなのですが、専門家の助言を得るということについて、何て言ったらいいのでしょうかね、少し軽く考えているというか、もう少ししっかりとした所見を事業の前段階から受けるべきではないか、というふうに私は感じています。
意見を言わせていただくとすれば、例えば植物の一覧表があるのです。
これは準備書にも出ていますし、今回の資料別冊1の植物の一覧表にもあります。
例えば植物の確認種一覧について、専門家に見てもらって、何か助言を受けているのか。
こういう調査をしたけれども、こういう結果だった、でもこれは違うのではないか、といったような助言です。
前回の準備書段階でも、今回いただいた資料でも空欄のままになっている箇所があります。
何かというと、1052 番のキリガミネトウヒレンです。
ここは「●」が付いていないのです。
これは明らかではないですよね。
キリガミネトウヒレンは 1052 番で、1115 種の中の一つとして載っているのですけれども、これを見れば、「●」が落ちているのか、調査しているのかということは確認できると思います。
専門家であれば、ぱっと見たときに気付くと思うのです。
キリガミネトウヒレンというのは希少種なのか、希少種ではないのか。
これはおそらく希少種ですよね。
それから山梨県にあるのかないのか。
そういうところから始まって、自分たちの調査について、専門家から太鼓判を与えてもらう。そういうことがないように見えるのです。
だから、事業実施段階において専門家の助言を受けるというだけではなくて、

自分たちが調査した結果、こういうところが大事なのだとか、どういうことが大事なのだとか、そういう助言を受けるべきだと思うのです。
なぜかというと、調査する人は専門家かもしれませんけれども、その植物が生きているということについて大切に考える専門家かどうか、それが大事なのですよね。
あった、なかったとか、空欄であっても見逃してしまう。
それが1点です。
もう1点は、1013 番にヤネタビラコという植物が出ています。
これをもし専門家に見せたら、どういうふうに考えるのかなと思うのです。
これは帰化植物なのですよね。
山梨県では今まであまり登場していなかったのですけれども、この調査の中に出てきているのです。
専門家は、このことについてどう考えるのかな、と思うのです。
これは 1970 年頃に入ってきたと言われている帰化植物ですから、関東近県では割と見かけるようになってきています。
本当に始末が悪い植物で、後で一般の方からの意見にも、帰化植物に注意してもらいたいという意見が出ていますので、それにも関係しているのですけれども、関西の方でも高速道路を造って造成した場所にこの植物が出てきているのです。
帰化植物ですから、多分種子が飛んでいくのです。
これがここで確認されたということ。
それから、これから造成される地域にも出てくる可能性があるということ。
もっと言うと、この帰化植物が在来種に対してどう影響するのかということが、あまり研究されていないのです。
研究されていないのに、コンパニオンプランツのように畑などで使われたりもしています。
そういうことも含めて植物相を見たときに、これは注意した方がいいのではないか、という助言をしていただけるのが専門家だと思うのです。
ただ、技術的に専門家の助言を受けるということではなくて、その点をもう少し真摯に考えてやっていただいた方がいいのではないかなと思います。
あの辺りの自然というものに対して、そういう移入種というのでしょうか、いつの間にか入ってくるような種については、一般の方々もこんな植物が増えたということを気にされるのではないかと思います。
ということで、ちょっと時間がないので申し訳ないのですが、意見を述べさせていただきました。

以上です。

（坂本会長）
要するに、もっと適切な専門家がいるのではないか、という御意見なのだと思います。
小林委員御自身にお願いするわけにはいかないと思いますけれども、必要であれば小林委員にも相談しながら、より適切な専門家の意見を求めていただければと思います。
専門家に相談するといっても限界はあると思いますけれども、その辺りは御検討いただければと思います。
この後ですが、佐藤委員と北原委員の意見に対する説明があります。
田中委員の意見への回答については、最後にまとめて説明いただくということでお願いしたいと思います。
それでは、まず佐藤委員の説明をお願いします。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
No.26 の御意見について回答いたします。
御意見の趣旨は、トンネル区間と明かり区間の区分が分かりにくいこと、またエリア全体の状況や種ごとの個体数、確認状況等が分かりにくいため、分布状況が把握できるような表示にしてほしいというものでした。
また、公開部分だけでなく、非公開部分についても分かりやすい資料にしてほしいという御意見でした。
これに対する回答ですが、分かりやすい図面を作成しております。ただし、内容は希少種に関する情報を含んでおり非公開に該当するため、図面については非公開部分でお示ししたいと考えております。
続いて No.27 です。
御意見の趣旨は、資料編に掲載されている表について、調査年月日等の基本情報が記載されていないというものでした。
これに対する回答ですが、補足説明資料の 56 ページを御覧ください。
表の下に調査年月日を追記しております。
同様の修正はすべての表について行っており、詳細は別冊資料に記載しておりますので、後ほど御確認いただければと思います。
続いて No.28 です。
御意見の趣旨は、「事業（予定）者の実行可能な範囲内で」という表現について、実際に何を意味しているのか、具体的な事例を示してほしいというものでし

た。
　これに対する回答です。
　影響の回避については、ルート検討の段階において、集落や主要な眺望点、猛禽類の営巣地などをできる限り回避するよう計画しております。
　一方で、すべての動植物の確認地点を回避することは困難であり、道路構造や走行安全性の確保の観点からも限界があります。
　そのため、ルート検討で回避できなかった対象については、事業実施段階で影響を低減するための環境保全措置を検討しております。
　具体例としては、猛禽類に対して工事工程を調整することにより繁殖への影響を低減するなどの措置を想定しております。
　説明は以上です。

（坂本会長）
　佐藤委員、この公開部分について何か御意見や御質問はありますか。

（佐藤委員）
　この後の非公開部分にも関係しますので、ここで一点だけ申し上げたいと思います。
　本日、会場には傍聴の方はいらっしゃいますか。

（坂本会長）
　はい。いらっしゃいます。

（佐藤委員）
　分かりました。
　それでは、希少種そのものに関する話ではないのですけれども、事業（予定）者からの回答について少し意見があります。
　先ほど石井委員からもお話がありましたけれども、回答の中に、「参考文献に基づいている」あるいは、「専門家の助言を受けている」ため問題ない、という趣旨の記載が非常に多く見受けられます。
　ただ、それだけですと、ここで審議する意味がなくなってしまうのではないかと思います。
　私たちは、問題があると思う点について説明を求めていますし、明らかにしてほしい事項について質問しているわけです。
　それに対して、「十分にやっているので問題ありません」という回答だけでは、審議会への回答としては適切ではないのではないかと思います。

非公開部分でも同じような記載が出てきますので、「こうやっているから問題ない」という説明だけで終わるのではなくて、補足説明をお願いしたいと思います。
詳細については非公開部分でお話しします。

（坂本会長）
分かりました。ありがとうございました。
先ほど申し上げたとおり、この後は北原委員の説明を受けた後、田中委員の御意見についてまとめて説明をしていただきたいと思います。
田中委員につきましては、事前に回答資料も御覧いただいておりますので、特に説明が必要な箇所を御指摘いただく形でもよろしいかと思います。
それでは、事業（予定）者から説明をお願いします。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
それでは意見整理表の No.30 について説明いたします。
御意見の趣旨ですが、重要な動物のうちヤマネ、ハチクマ、オオタカ、ツミ、フクロウについては「生息環境が保全される可能性がある」と評価されているが、その「保全される」とは何を意味するのかという御意見でした。
また、これらの種については保全措置を講じる一方で、それ以外の重要種については環境保全措置を実施しないという評価になっているが、それでは不十分ではないかという御意見でした。
さらに、例えばオオムラサキであれば、食樹であるエノキの保全や幼虫の移植など、何らかの保全措置を実施することで個体群への影響を軽減できるのではないかという御意見でした。
これに対する回答です。
重要な動物種については、生息環境又は生育環境の改変率を定量的に算出した上で影響予測を実施しております。
その結果、主要な保全対象種以外の重要種及び注目種については、影響が小さいと判断しております。
例えば重要種の移植については、移植先の生態系を攪乱してしまう可能性もあります。
そのため、地域個体群全体として影響が小さいと予測される重要種や注目種については、環境保全措置を実施しないという評価としております。
続いて No.31 です。
御意見の趣旨ですが、保全措置の対象としている 5 種以外の重要種につい

ても、事後評価を実施してほしいというものでした。
　また、個体群サイズが大きく減少した場合には何らかの追加措置を講じてほしいという御意見でした。
　これに対する回答です。
　動物、植物及び生態系に関する事後調査については、山梨県環境影響評価条例に基づき実施いたします。
　また、環境影響が生じることが明らかとなった場合には、専門家等の助言・指導を受けながら適切に対応してまいります。
　以上です。

（坂本会長）
　北原委員、今の回答について御意見等をお願いします。

（北原委員）
　御説明ありがとうございました。
　先に下の 31 番ですけれども、これについては事後評価をちゃんとやっていただくということで、要するに今回保全をやると言った5種ですね、動物に関しては、それ以外についてもちゃんと事後評価をやっていただけるという回答がありました。
　それと、何か影響があった場合は適切に対処するということもちゃんと述べられていますので、この点は非常に評価したいと思います。
　ありがとうございます。
　問題は上の質問ですね、30 番です。
　これについては、まだ意見は変わりません。
　ここに挙がっているヤマネ、ハチクマ、オオタカ、ツミ、フクロウは保全措置をするけれども、ほかの重要種については何ら保全措置をしない。
　これは本当にまずいと思います。
　ぜひやってください。
　事業（予定）者の考え方は、生息環境が保全される。
　要するに高速道路を作っても、類似した生息環境が隣接したところにたくさんあるから影響は小さい。
　それから、種が絶滅するかしないかということを基準にしています。
　そうじゃないのです。
　今回、田中委員もおっしゃいましたけれども、甚大な影響があることは間違いないのです。

それで、いわゆるビフォー・アフターで考えれば、種は絶滅しないかもしれないけれども、個体群サイズは間違いなく減少します。

ですから、それをいかに食い止めるかです。

昆虫の場合は特にそうなのですけれども、多くの種というのは、生息環境が連続的にあるわけであって、特に現在のように森林がみんなパッチ状になっています。

そうすると、一つ一つの生息域というのはほとんどパッチの状態にある。

それらをコリドーのようなもので行き来しながら、一つの大きな個体群が維持されているというメタ個体群構造です。

こういった構造になっているので、一つのパッチでもやはり潰れてしまうと、個体群全体が大きな影響を受ける。

ということで、高速道路を作るということは、特に希少種の場合は大きな影響があるので、何らかの保全措置を全部の重要な種に関してやっていただきたいと思います。

一例として先ほどオオムラサキの事例を出しましたが、事業者がおっしゃる移植によって移植先の環境を攪乱するということについては、どういう意味で言っているのか、僕にはよく分かりません。

希少種というのは、ほかの生息地でも大体は低密度です。

そんなに飽和状態になっているような環境はないのです。

ですから、そこへ移植したところで、例えば個体間の競争が激しくなって定着しなくなる、そんなことは考えられません。

例えばオオムラサキの場合、もし移植をやるのであれば、越冬タイプの幼虫が一番移植しやすいと思っています。

幼虫段階で移植先のエノキの根元に置いておく。

そして、その後の生残率を見てください。

たくさんの幼虫がいる株もありますけれども、オオムラサキの母蝶はどのエノキにも同じように産卵するわけではありません。

株によって産卵数が違ってきます。

そうすると、エノキの中でも幼虫があまりいない株があるわけです。

そういう株に幼虫を移したらよい。

そうすれば、春に新芽が出てきたときに個体間競争が起こるようなこともない。

ですから、そこはやり方なのです。

僕がとにかく言いたいのは、保全措置をやるのはヤマネ、ハチクマ、オオタカ、ツミ、フクロウだけで、あとは重要な種であるにもかかわらず何もしない。

それはまずいです。
やはり、やれることはやってください。
以上です。

（坂本会長）
よろしいですか。事業（予定）者から現時点で回答できることはありますか。
難しいようでしたら、最終的には知事意見の中で整理することになるかと思います。

（国土交通省甲府河川国道事務所　石井保全対策官）
一点だけ補足させてください。
後ほど田中委員の御意見に関する説明にも繋がるのですが、今回の評価では定量的なデータも踏まえて総合的に判断しております。
重要種以外の種については、改変率等が比較的小さいという結果も出ております。
そのような結果も踏まえた上で、今回の準備書では現在の評価として整理しております。
その点について補足させていただきます。

（坂本会長）
その点については、今後知事意見の中でも議論になるかと思います。
一応、御説明は理解しました。
実は予定時刻を 50 分ほど超過しております。
田中委員、回答を御覧になっていると思いますので、「これはぜひ言っておきたい」という点に絞ってお願いいたします。

（田中委員）
１つだけ事業（予定）者が新たに作らなきゃいけない資料をお願いしたいと思います。
要するに、ビフォー・アフターの話です。
例えば守るべき種や生態系がある。そのハビタットが、開発前の現状ではどこにどれだけあるのか。それを図面で示して、それが例えば 80ha あるとか、現状の範囲と面積を明記します。
そのようなエリアに事業予定者案の開発が行われた場合にどのような影響をどれぐらい受けるのか。今回の場合、基本的にハビタットのかなりの部分が消失するわけですから、それがどれくらいになるかを図面と数値で明確に示すことで

す。

本当はその前に回避の話もあるのですけれどもちょっと話が長くなります。日本の現状の制度では、まず回避を検討しなければならないことになっていますが、環境アセスメントの調査と解析を行う環境コンサルタント会社としては、本来の回避を提言することは事実上無理なのです。なぜかというと、本来の「事業レベルの環境アセスメント」というのは、何もしない案とか、A案、B案、C案などのルート案、即ち、複数の代替案を比較考量するものだからです。ところが、日本のいわゆる「事業アセス」では、本来の事業レベルの環境アセスメントの真ん中部分を抜き出して環境アセスメントと言っているわけです。

だから、そのような事業アセスの中で回避を検討せよと言われても、代替案の検討がないところで、それは最初からできるわけがない。本来の回避案は期待できないし、現状の制度ではしょうがないことなのです。

ですから、ここで議論している回避というのは、現状の案の中の部分的な小さな回避にどうしてもなってしまうのです。本来は、そのエリア全体の中の守るべきハビタットや生態系をどう回避するかという本来的な回避の検討が必要なのですけれども、現状の制度ではそれは義務付けられていない。

現状の制度下で回避案を検討するとなると、どうしても今回の御説明のようになってしまう。半分くらいは致し方ないところがあるのです。

ただ、致し方ないところはあるのですけれども、そういう制度になっている以上、少なくとも、そのレベルの回避、最小化、代償の提案と検討はしっかりとやるべきす。

先ほどの 80ha のビフォーの話に戻ります。ビフォーの次は、開発事業案によって影響を受けて消失するハビタットはどこにどれぐらいあるのかという情報開示です。

それに対して、回避、最小化、代償の保全措置をこの順序で検討した結果、80ha あった貴重な生息地は最終的に 20ha 消失して 60ha 残ることになった。そのような悪影響に対する保全措置の内容とその効果を図と表で定量的に示していただきたいのです。

実は欧米ではネイチャー・ポジティブ以前に、さらに開発事業以前に、守るべき生物やそのハビタットに関して、その生物の希少性に沿って、ノーロスあるいはノーネットロスなどの基準が決められています。この生物種およびそのハビタットに対して影響を与えてはいけない（開発の回避）あるいは開発の前後で現状維持する（ノーネットロス）を実現しなければいけないなどのルールです。

一方、現状の日本では「守るべき」という種のリストはありますが、それらのハビタットに対して何をどこまで定量的に守らなければならないのかルールはない

のでほとんど役にたちません。そのような中で事業アセスが実施されるので、本来の回避案を含む代替案やノーネットロスを実現するための代償をどのように実施するのかについても、それらの言葉だけは出現しますが、それらの行為に関する明確な基準はありません。

ですから、当該開発事業において自然環境保全を推進するためには、事業者の自発的な措置を含む環境保全措置をケース・バイ・ケースで考えるしかないのだと思います。

僕がお願いしたいのは、少なくとも、例えば最初 80ha あったものが開発で 20ha の消失が避けられないのであれば、事業者の努力によって、ノーネットロスにできるだけ近づけるために代償措置としてのハビタット創出の努力を定量的に図と表で示してしてほしいということです。もちろん新たな 20ha のハビタット創出は法的義務がない以上、困難かもしれません。しかし 20ha の損失に対して、例えば 0.5ha の代償だとしても、それを図と表で示してほしいということです。ビフォアからアフターまでの経緯、回避、最小化、代償の検討の成果、それらに対して図と表で定量的に示すということです。図と表の数値は一対一で対応するように表示することによって、誰にとってもわかりやすいものになります。

そして、そのような図と表を、準備書だけではなく、「あらまし」や要約版にも当然ですが載せるべきだと思います。審議会での議論を深刻な環境影響とその対策効果に絞り込むためにも、準備書の概要である「あらまし」にもそのようなビフォー・アフターをきちんと示すべきだと思います。少なくとも動植物・生態系分野についてはそうあるべきです。

「影響がある」「影響がない」という二者択一の判断である必要はないのです。むしろその間の状況の説明こそが環境アセスメントでは重要なものです。例えば、守るべき生態系が 30ha あって、それが 25ha になるのであれば、価値判断以前に、25ha になるという数値の変化、即ち事実をまず示すことが重要です。

日本の場合、この手続の中では事業者が評価することになっています。けれども、環境アセスメントというのは国民が評価するものなのです。そのためにわかりやすい情報開示は条件になります。

守りたい人もいるし、作りたい人もいる。立場の違う人たちが共存しているのです。ですから正解というものは存在しません。だからこそ、環境アセスメントという手続きを通してより良い方向を目指す議論をする。環境アセスメントというのは、環境影響の未然防止のためにあるのです。未然防止です。フォローアップの環境保全措置は本来の姿ではなく、追加的なものです。開発事業の実施前

に、要するに守るべき自然がどれくらい守れるのか、守れないのかの情報を開示してみんなで考える。それが環境アセスメントなのです。
　ですから、環境保全のための回避、最小化、代償をその順で検討した結果について、ビフォー・アフターを図と面積でわかりやすく示していただきたい。
　それを「あらまし」のような資料にもきちんと載せていただきたい。
　以上です。

（坂本会長）
　ありがとうございました。
　時間がありましたら、また最後にお聞きしたいと思います。
　ほぼ予定より 1 時間遅れておりますので、一旦休憩を入れたいと思います。
　本来であれば、この後、非公開部分の審議を行い、その後に一般意見の説明に入る予定でした。
　それでは、一旦休憩にしたいと思います。

（事務局　野中参事・課長）
　すみません。こちらから提案ですが、傍聴の方も来ていらっしゃいますので、先生方の御都合がよろしければ、第 3 部の住民意見に関する説明を先に行い、その後に非公開審議へ移るという進め方はいかがでしょうか。
　その方が、傍聴の方が一度退出し、また再入場する必要がなくなりますので、よろしければ御検討いただきたいと思います。

（坂本会長）
　分かりました。
　委員の皆さん、よろしいでしょうか。
　それでは休憩は入れますが、休憩後は第 2 部（非公開審議）を後回しにして、第 3 部の住民意見に関する審議を先に行いたいと思います。
　事業者の方は、そのように準備をお願いいたします。
　それでは、5 分間休憩とします。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
　山梨県都市計画課の直井です。
　私の方から、環境影響評価準備書に対する一般意見の概要及び見解について説明させていただきます。よろしくお願いいたします。
　なお、見解の作成に当たりましては、事業予定者である国土交通省から見解案の送付を受け、都市計画決定権者である山梨県が取りまとめを行っておりま

す。
次のページをお願いします。
目次になります。これから御説明する内容を示しております。
次のページをお願いします。
まず、準備書説明会及び一般意見募集の概要について説明いたします。
準備書の縦覧は令和 8 年 2 月 2 日から 3 月 2 日まで実施し、その期間中に住民説明会を 4 回開催しております。
意見募集期間は令和 8 年 2 月 2 日から 3 月 16 日までで、124 通の意見書が提出されております。
次のページをお願いします。
次に、一般意見の概要についてです。
提出された 124 通の意見書を項目別に整理した結果、20 項目、1,865 件の意見となりました。
この 1,865 件の意見について、同様の内容を整理・集約した結果、222 件の意見となり、その 222 件に対して見解を作成しております。
意見の内訳は、環境保全の見地からの意見が 152 件、事業計画及び環境影響評価手続に関する意見が 70 件となっております。
なお、環境保全の見地からの意見のうち「環境全般」については、「北杜市の自然を保全してほしい」といった、特定の環境項目に限定されない意見を分類しております。
また、村山六ヶ村湧水群や湧水環境等に関する意見についても、複数の環境要素が関係することから「環境全般」として整理しております。
次のページをお願いします。
ここからは、一般意見とそれに対する見解の概要について、代表的なものを説明いたします。
なお、資料について一点訂正をお願いいたします。
資料上部の表の左側に「環境影響評価・都市計画手続等」とありますが、正しくは「事業計画・環境影響評価手続に関する意見」となります。
申し訳ありませんが、訂正をお願いいたします。
それでは、事業計画及び環境影響評価手続に関する意見について説明いたします。
表中の番号は、資料 10「準備書に対する意見書の内容と都市計画決定権者の見解」の意見番号に対応しております。
まず 59 番です。
準備書に長野県側の結果を記載するのは不適切であるという御意見です。

見解としては、相互に関連する事業であるため、環境影響評価法の規定に基づき整理していることを説明しております。
60 番から 62 番については、事業の必要性などの検討が十分ではないのではないかという御意見です。
見解として、本事業の目的及び必要性については、方法書段階から一貫して同様の説明を行っていることを示しております。
67 番及び 68 番については、法定手続とは別に対話形式の説明会を開催してほしいという御意見です。
なお、「同意見 93 件」とは、同様の意見が 93 名から提出されたことを示しております。
見解としては、法定手続に加え、令和 8 年 5 月に北杜市において対話形式による説明の場を設けたことを説明しております。
39 番及び 40 番については、計画変更案が反映されていないことや、2 車線案も検討すべきとの御意見です。
見解としては、都市計画案について、土地利用や自然環境等を総合的に考慮し、土地改変や自然環境への影響を極力抑えた計画としていることを説明しております。
また、車線数については、推計交通量に基づき 4 車線で手続を進めておりますが、事業実施段階において事業予定者が検討を行う予定であることを説明しております。
次のページをお願いします。
続いて、一般意見を踏まえ、評価書段階で内容の見直しを検討している事項です。
99 番及び 100 番は、大気質予測について、特定地点のみの評価であり、レベル線等が示されていないため、周辺への影響が分かりにくいという御意見です。
見解としては、予測断面のレベル線について評価書での記載を検討していることを説明しております。
109 番については、大気質予測における縦断勾配の数値の記載を求める御意見です。
120 番については、騒音予測における縦断勾配の数値の記載を求める御意見です。
いずれも、評価書での記載を検討する旨を説明しております。
122 番及び 123 番は、騒音予測においてレベル線を示すべきという御意見です。

これについても、評価書への記載を検討することとしております。
次のページをお願いします。
続いて、植物・動物・生態系に関する意見です。
198 番は、表土を保存し、植生回復に配慮した復旧を行うべきという御意見です。
見解として、表土の保存及び復元について評価書での記載を検討することを説明しております。
101 番は、外来種対策を求める御意見です。
見解として、外来種の侵入防止や、確認された場合の対応について、評価書での記載を検討することとしております。
163 番は、「アニマルブリッジ」という用語についての御意見です。
見解としては、国土交通省の技術資料に準じ、「アニマルパスウェイ」へ表現を変更することを説明しております。
164 番は、文献調査結果にヤマネが記載されていないという御意見です。
見解としては、既存文献には記録がなかったものの、現地調査で確認されていること、また意見を踏まえて評価書での記載を検討することを説明しております。
161 番から 191 番までは、ヤマネを生態系の評価対象に含めるべきという御意見です。
見解としては、評価書において記載内容を検討することとしております。
次のページをお願いします。
最後に、一般意見を踏まえて今後対応を検討する事項です。
157 番は、クモ類や貝類の調査が不十分ではないかという御意見です。
見解として、貝類等については事後調査での対応を検討することとしております。
197 番は、植物種の保全措置が曖昧であり、移植先の選定も行われていないという御意見です。
見解としては、移植等の措置について、事業実施段階で専門家の助言を受けながら、最新の技術指針等を踏まえて実施していくことを説明しております。
以上で説明を終わります。

（坂本会長）
はい。ありがとうございます。一応確認ですが、「評価書での記載を検討する」ということは、記載しない可能性もあるということでしょうか。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
　基本的には評価書へ記載していく方向で考えております。

（坂本会長）
　基本的には記載するということで、分かりました。
　これは県の都市計画課が相手なので、「これでは駄目なんじゃないか」というような意見がありましたら、委員の皆様からいただければと思います。
　一般意見をまとめてありますので、それに関係するところについて御意見をお願いします。
　意見をまとめる前の資料も見ることはできますが、私は整理してある方が意見をしやすいと思います。
　この回答というのは、これも公表されるわけですよね。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
　はい。現在、縦覧している状態です。

（坂本会長）
　分かりました。
　それから、公聴会が行われることについても、市役所なり県庁なり、ホームページなり掲示板なりで知らせているということですね。
　住民の方はそれを見て意見を出してください、ということになりますね。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
　そういうことになります。

（坂本会長）
　はい。

（傍聴席からの発言に対し）
　不規則発言はおやめください。
　ただ、「知らされていない」ということですけど、それは掲示やホームページに書いてあるけれど見ていなかった、ということであれば、「知らされていない」ということになるのかもしれません。
　口コミで広めていただくしかないのかもしれないし、あるいは自治会などを通じて、ホームページや何かでちゃんと知らせていただくという方法もあるかもし

れません。
　県としては、ホームページや市役所等への掲示という形で周知しているということになりますので、それでも難しいということであれば、なるべく口コミで皆さんに広めていただくしかないのかなと思います。

（事務局　野中参事・課長）
　住民意見と都市計画決定権者の見解については、大気水質保全課の方で公告・縦覧を行っております。
　また、公聴会も当課で主催しますので、ホームページ等では一応広報はしております。

（坂本会長）
　それはわかりますが、一般の人にとってそれは知らされてないと思われてるかもしれないので、広報でも、テレビニュースでも、テレビコマーシャルでも、何でもいいかな。

（事務局　野中参事・課長）
　コマーシャルはさておき、マスコミにも全てリリースはしていますが、新聞社などで記事にしてくれないという問題はあります。

（坂本会長）
　この場では、傍聴人の方は発言を控えてください。
　それでは、都市計画課の対応について、何かございますか。

（田中委員）
　最初の方の意見で、67 番から 68 番の意見に関連して、今議論されていることですが、公聴会や説明会、審議会などが、いつ、どこで、住民参加の機会があるのかという告示は、徹底的に分かりやすくする必要があると思います。
　住民参加の機会についてのインターネット上のウェブページの掲載場所は事業ごとの告示として毎回、場所が変わることが考えられますが、今の時代、それと併せて、住民参加の機会というような独立したウェブページを作成し、「ここを見れば分かる」という形で示しておく必要があると思います。
　この審議会も、住民参加という意味では直接意見は言えないかもしれませんが、傍聴はできるわけです。ですので、公聴会や説明会、それから審議会について、いつどこで開催されるのかという情報を、徹底的に分かりやすくしておくこと

が大切だと思います。それは都市計画課というより、野中さん、大気水質保全課の方でお願いしたいと思います。

（坂本会長）
　私の感覚では、市役所から各自治会へ流して、自治会の中で回覧するような形にできれば、かなり周知できると思いますが、そういうことはできないのでしょうか。

（事務局　野中参事・課長）
　この審議会の傍聴や公聴会の関係については、大気水質保全課のホームページを見れば案内できるようにはしております。
　実は回覧板なども考えました。
　ただ、私どもは事業主体ではなく、環境影響評価を審査する立場です。
　そのため、まずは制度に従ってホームページ等で周知を行っています。
　また、プレスリリースも行っていますが、必ずしも新聞記事になるわけではありません。
　市報についても検討はしましたが、今回は 9 月 30 日に住民意見の概要等が届いて、その後 120 日以内に審査しなければならないというスケジュールの中で、公聴会の日程を決める必要がありました。
　その際、北杜市にも掲載できないか相談したのですが、市側にもスケジュールがあり、タイミングが合わず実施できませんでした。
　予算がかかる話ではありませんので、今後については検討できると思います。

（坂本会長）
　分かりました。
　私の感覚では、市の広報だけでは読まれない可能性があります。
　本当に地域に知らせたいのであれば、自治会経由が有効なのかなと思います。
　環境影響評価の話というよりも、事業（予定）者側、あるいは都市計画課側で検討していただく内容かもしれませんね。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
　今回のアセス手続は大気水質保全課で行っておりますので、こちらから申し上げることはあまりないのですが、都市計画課が実施する公聴会や説明会については、広報等を通じて周知を行っております。

（坂本会長）
　分かります。
　ただ、世の中には私みたいに広報をちゃんと読まない人もいますし、市役所のホームページを毎回見ている人ばかりでもありません。
　本当に知らせたいのであれば、やはり自治会経由かなという気はします。
　あくまで個人的な意見ですけれども。

（田中委員）
　都市計画手続については、ある程度周知が徹底されていて、皆さんに伝わっていると思うんですね。
　そうしなければいけない制度ですから。
　それに対して、環境アセスメントの方がもう少し創意工夫が必要なのかなという気がします。
　実は、我々審議会委員も将来のスケジュールを全部分かっているわけではありません。だいたい１か月前くらいに会議日程が分かる感じです。
　そう考えると、回覧板などまで含めていろいろやるのは、なかなか大変な面もあると思います。
　今の日本で現実的なのは、まずインターネット上の所定のウェブページに時系列的に市民参加の機会を告示すること、また、県や市町村の行政の担当窓口に対する直接的な問い合わせに対して丁寧に回答する準備をしておくことだと思います。
　私がカリフォルニアで関わっていた環境アセスメントでは、主要な市民団体や自然保護団体に対して、行政の方から個別に連絡していました。広く周知することに加え、「ここには事前に知らせておいた方がよいだろう」と考えられる団体には、個別に連絡していました。環境アセスメントの目的そのものが、日本と欧米では少し違うので、そういう違いもあると思います。本来の環境アセスメントの目的は、自然環境保全です。そのために必要な手続きとして、情報公開と市民参加が位置付けられています。日本の場合は、開発事業をスムーズに進めるための手続という側面が強いので、その点はだいぶ違うと思います。

（坂本会長）
　何かありますか。

（事務局　野中参事・課長）

大気水質保全課の立場としては、事業をスムーズに進める立場ではないので、そこはじっくり議論していただいて構わないと思っています。
ただ、我々に課せられているのは法律上 120 日という期間です。
要するに、日本の制度では、この事業の準備書手続が始まったら、環境アセスメントの審査に長い時間をかけることはできないので、120 日以内に結論を出せということになっています。
そうすると、その 120 日の中で何ができるかという話になってしまいます。
そこが我々としても悩ましいところではあります。
あと、自然保護団体という話がありましたので、例えばそういった団体とある程度人間関係というか、パートナーシップができているのであれば、先ほど言ったように、「今度こういう手続がありますよ」という話をすることはできると思います。
ただ、それを全体に広げるとなると、このアセスメント手続の建前としては、意見を言う人は別に地域の人でなくてもいいので問題もある。
例えば沖縄でやっているアセスメントに対して東京の人が意見を言うこともできるわけですから。
そう考えると、ある程度は誰にでも均質に伝えられる手段でなければいけないというのが建前になってしまいます。
ただ、先ほどお話ししたように、その地域に自然保護団体があって、そういうところと関係ができているのであれば、それはサービス行為としての情報共有みたいなものですから、「今度こういうことがありますよ」といった共有を図ることはできると思います。

（田中委員）
中身じゃなくて、会議がありますよという情報ですからね。
中身だと不公平みたいな話になりますけれども、「今度こういう説明会があります」とか、「今度こういう審議会があります」という情報であれば、どこかのキーパーソンに伝えても、そこからまた近くの人へ伝わるかもしれない。
それは不公平にはならないと思います。

（事務局　野中参事・課長）
ですからそういった団体などと関係が構築できているのであれば、今後そういうことをやるのは全然問題ないと思います。

（坂本会長）

要するに、あらゆる手段というか、また御相談いただいて、都市計画課も少し協力していただいて、アセスの趣旨に沿って皆さんから意見を聞けるように御相談ください。
ほかに何かありますか。

（石井委員）
今回いただいている資料を見ますと、都市計画案についての説明はたくさん出てくるのですが、この審議会でこれまで説明を受けている範囲では、道路１本の話しか出てきていないように感じます。
例えばトータルで交通全体をどうしていきたいのかとか、まちづくりとどういう関係があるのかといった話が、ここにはあまり出てきていません。
住民説明会等では、そういった話もされているのでしょうか。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
しております。

（石井委員）
それについては、どのような説明をされているのでしょうか。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
まず道路についてですが、我々都市計画決定権者ではなく、事業予定者である国土交通省が事業を実施することになります。
国土交通省では計画段階評価の手続の中で、現道拡幅案、清里高原道路の活用案、整備を行わない案、全線整備案などについて検討しております。
その中で最終的に全線整備を行う方針が決定されております。
県としては、その方針に基づいて計画を進めているものと認識しております。

（石井委員）
都市計画というのは、本来、将来の土地利用を考え、その上でこういう道路が必要だという順番で検討されるものだと思いますが、今回はそういう流れではないという理解でよろしいですか。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
道路計画も含めた全体の検討がある中で、この中部横断自動車道は広域的

な道路として位置付けられています。
　山梨県にとっても、観光や企業誘致などの面から重要な道路であり、長野県とも連携しながら都市計画手続を進めているという状況です。

（石井委員）
　ここにも記載されていますけれども、都市計画の基本は土地利用だと思います。
　この道路整備に伴う土地利用計画については、何か検討されているのでしょうか。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
　県全体としては都市計画マスタープランがあります。
　その中で、持続可能な都市づくりや、拠点と拠点を結ぶ軸がネットワークを形成するものとして位置付けられています。
　中部横断自動車道についても、そうした考え方の中で軸として位置付けられております。

（石井委員）
　そうすると、このエリアに関して具体的な面的な土地利用計画までは、まだないという理解でよいですか。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
　具体的な土地利用の計画という意味でしょうか。

（石井委員）
　そうです。
　都市計画道路の計画はありますが、その沿道の土地利用についてどうするのかという議論までは行われていないという理解でよいですか。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
　具体的な土地利用については、今後のまちづくりの主体となる北杜市が検討していくことになると思います。

（坂本会長）
　具体的にインターチェンジを設置するということであれば、その周辺をどうして

いくのかという話もあると思うんです。
　その意味で、市としても何らかの考え方を持っているという理解でよいですか。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
　北杜市にはまちづくりビジョンがあります。
　そうした中で将来のまちづくりの方向性が示されており、その過程では住民の意見も聞いております。
　インターチェンジについても、そうした地域からの要望等を踏まえて計画されていると理解しております。

（石井委員）
　現状の理解としては、具体的な土地利用計画まではまだ存在しないということですね。
　インターチェンジをつくるという話はあるけれども、その周辺をどうするかというところまでは。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
　細かい計画まではありませんが、大きな方向性としては都市計画の中に位置付けております。

（坂本会長）
　市や町からの要望等も踏まえて位置付けられているということですね。

（山梨県都市計画課　直井課長補佐）
　はい。
　住民意見を聴きながら作成した北杜市のまちづくりビジョンの中でも位置付けられておりますし、そういった要望等も踏まえて計画されているものです。

（坂本会長）
　分かりました。
　ほかの方はいかがでしょうか。
　この議題については以上ということでよろしいですか。
　それでは最後になりますが、公開部分全体を通じて、発言されていない委員も含めて御意見はございますか。

（岩田委員）
　私はこれまで十分に発言する機会がなかったのですが、この道路事業の中で一番気になっているのは水環境です。
　当初よりトンネル区間が長くはないので、水文や水質への影響については、方法書段階で想定されていたものよりも懸念は小さくなっているのかもしれません。
　ただ、それでも準備書の記載内容には理解しにくい部分が多々あります。
　例えば、「地下水と河川水との関連性がない河川については影響がない」といった記述がありますが、基本的に地下水と全く関連のない河川というものは存在しませんので、その記述は科学的に見て適切なのか疑問があります。
　あと、濁度と懸濁物質で同じような単位が使われているところがあったりします。
　また、他地域だったと思いますが、トンネル工事に伴うアルカリ排水等に関する問題事例もあります。
　さらに、先ほど後藤委員から御意見のあった観測修正法についても、「最適な工法を採用するので問題ない」という整理になっていて、結局何をするのかが示されていません。
　不確実性は小さいと評価されていますが、通常、トンネル工事を伴う事業であれば、もう少し具体的な対策まで記載されていることが多いと思います。
　そのため、水質や水環境については、準備書としてもう少し踏み込んだ記載をお願いしたいと思います。
　また、後藤委員からもありましたが、南部区間における事後調査結果のフィードバックについてです。
　新聞報道等で御承知の方もいると思いますが、南部区間のトンネル工事に関連して、セメント系の排水や産業廃棄物の問題が話題になったことがありました。
　それが実際に下流域へどの程度影響を及ぼしたかは現時点では分かりませんが、大きな問題になった事例ではあります。
　そのため、この事業においても、工事に伴って発生する排水や産業廃棄物の取扱いについては、十分に指導・管理していただきたいと思います。
　以上です。

（坂本会長）
　ありがとうございました。

事業（予定）者の方、今の御意見について何かありますか。

（事業（予定）者の発言なし）

（坂本会長）
岩田委員の御意見については、今後知事意見の中で反映できるよう検討したいと思います。
ほかにございますか。
それでは、一般意見に関する部分と、本日の公開部分全体を通じての意見については以上としたいと思います。
Web 参加の委員の皆様も含めて、追加の御意見はございますか。
高木委員、佐藤委員、後藤委員、よろしいでしょうか。

（各委員の発言なし）

（坂本会長）
それでは、公開部分についてはこれで終了とし、この後は休憩を取らずに非公開部分へ移りたいと思います。
傍聴者の皆様には御退室をお願いいたします。

【非公開の部】

（司会　佐野総括課長補佐）
委員の皆様におかれましては、議事進行に御協力いただきありがとうございました。
また、坂本会長におかれましては、円滑な議事進行をいただき誠にありがとうございました。
それでは、事務局からお願いします。

（事務局　有泉課長補佐）
その他について、事務局から御説明させていただきます。
本日の冒頭でも御説明したとおり、次回の審議会では作成した知事意見骨子について御審議いただきたいと考えております。
本日いただいた御意見や事業者の回答内容を反映するため、まず事務局にて本日の議事録を作成し、皆様へメールにてお送りいたします。

議事録がお手元に届きましたら、御自身の発言について誤りがないか御確認をお願いいたします。
また、追加の御意見や御質問がございましたら、10 月 13 日頃を目途に事務局宛てへメールにて送付をお願いいたします。形式はベタ打ちで結構です。
事務局では、皆様からいただいた追加意見や質問に加え、本日欠席された委員からの意見や質問も取りまとめ、事業者へ送付いたします。
事業者におかれましては、それらの意見・質問に対する回答作成をお願いいたします。
県では、委員の皆様からの御意見及び事業者からの回答を整理し、知事意見の骨子として次回審議会でお示ししたいと考えております。
事務局からは以上です。

（坂本会長）
私から、今後のスケジュールについて確認ですが、公聴会の開催後、第 3 回、第 4 回の審議会とありますが、あと 2 回開催するということでよろしいですか。

（事務局　有泉課長補佐）
はい。その予定でおります。

（坂本会長）
次回の審議会では、事業者から追加資料等の説明があり、それと併せて知事意見骨子の検討も行うということですか。

（事務局　有泉課長補佐）
はい。現時点ではその予定でおります。

（坂本会長）
その骨子を受けて、第 4 回は何を行う予定ですか。

（事務局　有泉課長補佐）
知事意見の素案について御審議いただく予定です。

（坂本会長）
骨子の検討を受けて、素案の検討を行うということですね。分かりました。あり

がとうございました。

（司会　佐野総括課長補佐）
　ほかに何かございますでしょうか。
　よろしいでしょうか。
　それでは、これをもちまして山梨県環境影響評価等技術審議会を終了いたします。
　長時間にわたり御審議いただき、ありがとうございました。